Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1908 — **ROMA — Sabato, 5 settembre** — **Numero 208.**

DIREZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

	anno	semestre	trimestre
In Roma, presso l'Amministrazione	L. 32	L. 17	L. 9
» a domicilio e nel Regno	» 36	» 19	» 10
Per gli Stati dell'Unione postale	» 80	» 41	» 22

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziarii . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*.

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi

Un numero separato in Roma cent. ***10*** *— nel Regno cent.* ***15*** *— arretrato in Roma cent.* ***20*** *— nel Regno cent.* ***30*** *— all'Estero cent.* ***35***
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

Parte Ufficiale

LEGGI E DECRETI

Il numero 509 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Veduta la legge 18 luglio 1878, n. 4176 (serie 2ª), in virtù della quale fu approvata la convenzione conclusa con la ditta Mangili per la cessione della flottiglia di ragione dello Stato e la concessione per la durata di anni 15 del servizio di navigazione con piroscafi sul lago Maggiore in corrispondenza con quello ferroviario;

Ritenuto che la concessione del servizio di navigazione sul lago Maggiore costituisce un complemento del servizio ferroviario;

Veduto l'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), nonchè l'art. 151 della legge sui lavori pubblici in data 20 marzo 1865, allegato *F*;

Veduto il Nostro decreto 18 febbraio 1894, n. 65, che approva con le modificazioni di cui all'atto addizionale 16 febbraio 1894 la convenzione, stipulata il 7 giugno 1893, per la concessione alla Ditta medesima della navigazione sul lago Maggiore in corrispondenza col servizio ferroviario, per la durata di anni 15, a decorrere dal 18 luglio 1893;

Sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato pei lavori pubblici, e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata la convenzione stipulata il giorno 3 luglio 1908, fra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze per conto dell'Amministrazione dello Stato e il sig. Cesare Mangili, senatore del Regno, quale mandatario e rappresentante dell'impresa di navigazione sul lago Maggiore, per la concessione all'impresa medesima del servizio di navigazione sul detto lago per la durata di anni quindici a decorrere dal 18 luglio 1908.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
LACAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

CONVENZIONE

per la concessione del servizio di navigazione a vapore sul lago Maggiore.

Fra le LL. EE. il Grande ufficiale avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici, ed il Gran cordone avv. Pietro Lacava, ministro delle finanze, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il Gran cordone Cesare Mangili, senatore del Regno, presidente del Consiglio d'amministrazione dell'impresa di navigazione sul lago Maggiore, che agisce in nome e per conto dell'impresa come da deliberazione 8 marzo 1908, del Consiglio d'amministrazione dell'impresa stessa (Società anonima sedente in Milano - capitale L. 2,000,000, interamente versato) qui allegata per estratto autentico sotto il n. 1, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1.

Il Governo concede all'impresa suddetta il servizio di navigazione a vapore sul lago Maggiore avente per oggetto di collegare fra loro e cogli abitati principali le ferrovie che mettono capo al lago e di assicurare il transito delle persone, delle merci e delle corrispondenze postali nel lago stesso nel modo più conveniente agli interessi del commercio e dell'Amministrazione dello Stato.

La concessione è fatta in base alle condizioni stabilite con gli articoli seguenti, nonchè a quello delle leggi e regolamenti emanati o che venissero emanati relativamente all'esercizio della navigazione lacuale in servizio pubblico.

Art. 2

L'impresa di navigazione in relazione al servizio stesso assume i diritti e gli obblighi derivanti dalle convenzioni:

a) fra la cessata Amministrazione delle ferrovie dello Stato e il Governo svizzero in data 25 aprile 1860;

b) fra la Società ferroviaria dell'Alta Italia e l'Amministrazione delle poste svizzere in data 26 marzo 1836, nella parte che è tutt'ora in vigore.

L'impresa stessa assume inoltre fino da ora i diritti e gli obblighi derivanti dalle nuove convenzioni che lo Stato, previamente udita l'impresa, stipulasse col Governo svizzero in ordine al servizio di navigazione sul lago Maggiore.

Art. 3.

Il nuovo scalo di alaggio ed i nuovi fabbricati per officine ed annessi servizi costruiti nella stazione di Arona a termini della convenzione 28 novembre 1902, approvati con decreto Ministeriale 9 dicembre 1903, n. 3759/*e*, Div. 5ª, passano, assieme agli altri immobili di proprietà demaniale, in possesso dello Stato, senza alcun corrispettivo da parte del Governo all'impresa, e questo passaggio di proprietà ha luogo a decorrere dalla data di approvazione della presente convenzione.

Sarà fornita dall'impresa al Governo la prova di avere completate le pratiche inerenti a tale passaggio di proprietà.

Art. 4

Il Governo concede all'impresa di navigazione sul lago Maggiore, per la durata della presente concessione:

a) l'uso gratuito degli stabili descritti nell'unito verbale di constatazione, allegato II, e tipi annessi, comprendenti anche gli stabili di cui all'articolo precedente;

b) l'uso gratuito degli altri enti che fossero riconosciuti di ragione governativa nel cantiere di Arona, ferma la riserva di cui all'art. 6;

c) il godimento dei locali che servono attualmente di ufficio dell'impresa stessa nell'interno della stazione di Arona, salvo a stabilire i compensi e le condizioni con l'Amministrazione demaniale.

Gli stabili sopraindicati essendo già in possesso dell'impresa, la consegna dei medesimi s'intende e si dichiara come già eseguita.

Art. 5.

Saranno a carico dell'impresa di navigazione le imposte erariali, provinciali e comunali gravitanti sugli immobili ad essa concessi ad uso gratuito.

Art. 6.

Un'apposita convenzione fra la impresa di navigazione e l'Amministrazione delle ferrovie di Stato regolerà il completamento e l'esercizio dei raccordi di cui al tipo che sarà allegato alla convenzione medesima.

Rimane stabilito che l'impresa di navigazione non ha alcun diritto o pretesa di comproprietà dei binari e delle piattaforme esistenti internamente ed esternamente al proprio cantiere, per cui gli impianti stessi passano in esclusiva proprietà dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato e concessi in solo uso all'impresa di navigazione nei modi e condizioni che verranno in appresso stabiliti.

Restano poi impregiudicati, sia in qualità che in misura, i diritti di proprietà che l'impresa di navigazione credesse di poter avanzare verso il Governo su parte degli enti ritenuti di carattere ferroviario e non indicati nel tipo di cui all'art. 4, diritti che l'impresa contraente potrà far valere nel modo che crederà più opportuno al termine della presente convenzione.

Art. 7.

I rappresentanti dell'impresa di navigazione ed i suoi agenti avranno libero transito sì di giorno che di notte nella vecchia stazione di Arona per accedere al proprio cantiere; con obbligo però di uniformarsi a tutte le discipline che saranno stabilite dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato la quale avrà pure il diritto di chiedere la punizione o l'allontanamento dalla stazione degli agenti che si fossero resi colpevoli di qualche mancanza.

Art. 8

Qualora per lo stato delle acque l'impresa di navigazione non possa servirsi dei binari interni del proprio cantiere in Arona, essa potrà servirsi per la distribuzione del combustibile ai piroscafi, del binario che fronteggia il lago, ma ciò compatibilmente colle esigenze del servizio ferroviario, e previo sempre il consenso del capo stazione di Arona.

Correlativamente e reciprocamente l'impresa è obbligata a servirsi, sempre quando sia possibile, dei binari del cantiere per ritiro e scarico dei vagoni ad essa diretti in servizio locale di Arona, od in servizio di corrispondenza per il lago, allorquando per i forti arrivi da terra o per coincidenza con arrivi dal lago i binari di banchina dello scalo P. V. di Arona sono ingombri.

Art. 9.

L'agenzia doganale stabilita in Arona rimane di esclusiva competenza dell'Amministrazione ferroviaria per tutte le operazioni inerenti a siffatta istituzione, e l'impresa di navigazione si limiterà a disimpegnare le eventuali operazioni doganali relative a spedizioni in servizio esclusivo del lago, di merci non provenienti dalla ferrovia in servizio cumulativo e viceversa.

Senza alcun compenso da parte dell'impresa ed allo scopo di

assicurare una regolare, non interrotta e rapida prosecuzione dei trasporti, gli agenti doganali continueranno a disimpegnare a bordo dei piroscafi le loro incombenze, secondo le norme e condizioni stabilite o da stabilirsi dal Ministero delle finanze.

Tali norme saranno previamente comunicate al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie.

Art. 10.

Nei rapporti di servizio colla stazione di Arona, l'impresa sarà equiparata pel servizio delle merci in generale a qualunque altro commerciante e sarà quindi soggetta a tutte le discipline stabilite dall'Amministrazione ferroviaria o per essa dal capo stazione di Arona.

Art. 11.

Lo scalo di approdo dei piroscafi servirà ad uso dell'impresa di navigazione che ne assume la conservazione, la manutenzione ed anche la ricostruzione in caso di distruzione per causa delle acque.

Saranno pure a carico dell'impresa le spese per la manutenzione di tutti gli enti ceduti le ad uso gratuito con la presente convenzione.

L'impresa di navigazione dovrà permettere che allo scalo suddetto approdino altri piroscafi di qualsiasi proprietà colle norme portate dall'art. 1 del R. decreto 3 ottobre 1855, n. 1115, esigendo per conto proprio le relative tasse di approdo.

In base all'art. 2 del R. decreto 18 luglio 1878, n. 4470 (serie 2ª), rimangono però aboliti i diritti di approdo alle sponde murate e gradinate di Arona, stabilito dai nn. 1 e 2 dell'art. 6 del sovracitato decreto 3 ottobre 1855, n. 1115.

L'impresa di navigazione avrà facoltà di costruire allo scalo di Arona nel lago, delle banchine pel servizio delle merci, uniformandosi alle disposizioni della legge sui lavori pubblici e con l'obbligo di consegnarle, in ogni caso di scioglimento del presente contratto, al Governo in buono stato e senza alcun diritto a rimborso o compenso.

Occorrendo alla impresa di navigazione di costruire nelle altre stazioni lacuali delle banchine, tettoie o quant'altro possa occorrere pel servizio delle merci, dovrà uniformarsi sempre alle disposizioni della legge sui lavori pubblici.

È riservata facoltà all'Amministrazione finanziaria, previ accordi coll'impresa, di servirsi gratuitamente dello scalo di alaggio per la pulitura e riparazione delle piro-barche destinate al servizio doganale nel lago.

Art. 12

Al servizio di navigazione sul lago Maggiore sono applicabili gli articoli 268, 272, 273, 274, 275, 277 e 282 della legge sui lavori pubblici.

La sorveglianza sull'esercizio è fatta dal Ministero dei lavori pubblici con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata, salvo il disposto dell'art. 1, capoverso.

Nei riguardi dello Stato e dell'impresa concessionaria si conviene che al personale sono applicabili le norme per l'equo trattamento stabilito dall'art. 21 della legge 30 giugno 1906, n. 540, e relativo regolamento.

Art. 13.

Le tariffe viaggiatori, bagagli e cani e merci a grande e piccola velocità da considerarsi come massime agli effetti dell'art. 272 della legge sui lavori pubblici sono quelle pubblicate il 1° luglio 1901 con le aggiunte e variazioni a tutto aprile 1908, compresi i biglietti festivi, gli abbonamenti quindicinali, feriali, annuali, ecc.

L'applicazione della tariffa locale n. 1 P. V. è estesa a tutte le stazioni ed anche pei trasporti in servizio interno.

I prezzi dei biglietti viaggiatori per i viaggi di corsa semplice e andata-ritorno da scalo a scalo qualsiansi, non possono essere aumentati per fatto di maggiori percorrenze conseguenti da traversate che il piroscafo dovesse compiere per ragioni del servizio proprio.

Tali prezzi inoltre resteranno invariati anche nei casi nei quali il viaggiatore dovesse prima servirsi, per giungere a destinazione, in andata o nel ritorno, di piroscafi in senso inverso; in questo caso però soltanto come primo arrivo del mattino o come ultimo ritorno della sera allo scalo di destinazione.

Le facoltà di cui al precedente capoverso saranno rese note al pubblico, con specificazione delle corse, all'atto della pubblicazione degli orari.

Entro due mesi dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno del decreto Reale approvante la presente convenzione, saranno dall'impresa sottoposte all'approvazione governativa le tariffe che non potranno eccedere quelle massime sopra indicate e le condizioni di trasporto coordinate a quelle in vigore per le linee di Stato.

Ogni successiva variazione delle tariffe e condizioni non potrà essere applicata senza che abbia previamente ottenuta l'approvazione dell'ufficio speciale per le ferrovie.

Anche nei casi di speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori, o per determinati trasporti, purchè in egual misura accordati a chiunque ne faccia richiesta, offra al vettore eguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti, l'approvazione è data dall'ufficio speciale per le ferrovie, al quale il concessionario deve rivolgersi in tempo utile. Tali facilitazioni possono essere dal Governo sospese o revocate.

L'impresa deve notificare al pubblico, caso per caso, le facilitazioni speciali accordate.

L'impresa stessa può però, dandone semplice avviso al Circolo ferroviario d'ispezione di Milano, organizzare corse di piacere, a prezzo ridotto, ed accordare facilitazioni di prezzo per viaggi con corse ordinarie, in occasione di feste, fiere, mercanti e simili.

Le tariffe in vigore, nonchè le modificazioni, estensioni od aggiunte alle medesime, debbono essere rese note al pubblico in tempo utile; ed inoltre un esemplare delle medesime, tenuto al corrente, deve trovarsi sempre depositato nelle stazioni, a disposizione del pubblico, perchè chiunque possa prenderne visione, salvo le eccezioni che fossero consentite dall'ufficio speciale per le ferrovie.

Art. 14.

Ai trasporti militari si applica la convenzione 23 settembre 1882, e successivi atti addizionali, il tutto come risulta dal regolamento e successive variazioni per i trasporti militari in ferrovia, edizione febbraio 1903, pubblicata a cura dei Ministeri della guerra e della marina.

Ai trasporti delle famiglie dei militari sono applicate sui prezzi della navigazione, tanto nel servizio interno che in quello cumulativo, le stesse riduzioni che per tali trasporti sono in ogni tempo stabilite dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato, senza pregiudizio delle maggiori agevolezze presentemente accordate in base alla convenzione 15 febbraio 1904 stipulata fra le Amministrazioni della guerra e della marina e l'impresa di navigazione.

Art. 15.

Ai trasporti qui sotto indicati e nei limiti risultanti dal volume delle norme per le concessioni speciali approvate con decreto Ministeriale 11 maggio 1902, n. 3538-*B*, e successive modificazioni, sono applicate sui prezzi della navigazione, tanto nel servizio interno che in quello cumulativo, le stesse riduzioni e le condizioni relative, queste in quanto applicabili, che per tali trasporti sono in ogni tempo stabilite dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato, senza pregiudizio delle maggiori riduzioni dall'impresa presentemente concesse ed accordando agli impiegati provinciali governativi lo stesso trattamento fatto a quelli centrali.

Concessione A - Trasporti per conto della R. casa.
» B - Trasporti per conto dello Stato.
» C - Impiegati dello Stato.
» I - Congressi, esposizioni e concorsi.
» II - Elettori politici.
» III - Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.
» IV - Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.
» V - Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
» VI - Associazioni di carità.
» VII - Istituti di carità.
» VIII - Maestri elementari comunali.
» IX - Compagnie teatrali ed assimilate.
» X - Emigranti in comitive ed emigrati rimpatrianti.
» XI - Operai e braccianti in comitiva.
» **XII - Coloni in comitiva.**
» XIII - Istituti civili d'istruzione governativa o riconosciuti dallo Stato.
» XIV - Federazione ginnastica italiana.
» XV - Club alpino italiano.
» XVI - Ammalati indigenti ammessi nelle R. terme di Acqui.
» XVII - Indigenti alienati o supposti idrofobi.
» XVIII - Cavalli da corsa, riproduttori e puledri lattanti.
» XIX - Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Art. 16.

L'impresa è obbligata al trasporto gratuito in qualsivoglia classe dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza, e dei loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, di quei funzionari ed agenti dello Stato, i quali, per ragioni di ufficio in dipendenza di rapporti con la navigazione, debbano compiere frequenti viaggi.

A tale effetto l'impresa deve tener valida la tessera di riconoscimento rilasciata dall'ufficio speciale delle ferrovie per gli incaricati della vigilanza, e fornire i biglietti di circolazione temporanea e per viaggi isolati, ed i buoni per il trasporto gratuito del bagaglio, che gli siano richiesti per ragioni di servizio dall'ufficio speciale medesimo.

Il concessionario deve pure trasportare gratuitamente i membri del Parlamento, i membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio generale del traffico, i funzionari delle poste e telegrafi, e, nei limiti della rispettiva giurisdizione, i prefetti ed i sottoprefetti

Agli impiegati dell'ufficio speciale delle ferrovie e loro famiglie è fatto lo stesso trattamento accordato dall'impresa ai propri agenti.

Art. 17.

Da una estremità all'altra del lago Maggiore, e da punto a punto del medesimo, l'impresa dovrà fare gratuitamente, per la durata della presente concessione, il trasporto regolare e completo di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, dei gruppi di numerario concernenti il servizio postale e degli stampati, carta, provviste od altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi, come cassette postali, bolgette, bolli, punzoni martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili.

Se all'atto dell'entrata in vigore della presente concessione funzionasse sul lago Maggiore un pubblico servizio regolarmente autorizzato di trasporti mediante piroscafi, o se durante il periodo della presente concessione venisse accordata autorizzazione a terzi di esercitare un pubblico servizio di trasporti con piroscafi, cesserà la gratuità del servizio postale e l'impresa concessionaria avrà solo diritto di richiedere all'Amministrazione delle RR. poste un congruo compenso, il cui importo non potrà però eccedere il corrispettivo che essa paga ora pel servizio medesimo su lago di Como.

Cessando il servizio di navigazione per parte di terzi incomberà di nuovo all'impresa l'obbligo della gratuità dei servizi postali.

Per il trasporto dei pacchi postali si stipuleranno diretti accordi fra il Ministero delle poste e l'impresa alla scadenza di quelli oggi in vigore.

Art. 18.

Nelle corse ordinarie dei piroscafi che saranno designate dall'Amministrazione delle poste, l'impresa dovrà riservare gratuitamente una cabina speciale abbastanza vasta pei bisogni del servizio postale e destinata a ricevere oltre alle valigie delle lettere e dei dispacci, e agli oggetti di cui al precedente articolo, anche l'agente postale incaricato di questo servizio.

Art 19.

A richiesta dell'Amministrazione delle poste, per i piroscafi non forniti di cabine, ad uso di ufficio postale, o quando si tratti di corse in servizio locale, i capitani dei piroscafi dovranno ricevere in consegna i pacchi di lettere, i dispacci, gli stampati e gli altri oggetti della corrispondenza postale per consegnarli agli agenti o delegati dell'Amministrazione suddetta, che saranno incaricati di venire a riceverli a bordo dei piroscafi.

Questi agenti o delegati, quando i piroscafi non si accostino a terra, avranno diritto di valersi gratuitamente delle barche addette al servizio di navigazione per accedervi.

Mediante speciali accordi fra il Ministero delle poste e l'impresa potrà essere affidato a quest'ultima anche il servizio di trasporto della corrispondenza e pacchi postali da bordo agli uffici postali o viceversa.

Art. 20.

Salve le limitazioni che fossero dal Governo stabilite, il numero delle corse giornaliere dei piroscafi ed i relativi approdi non possono essere inferieri e quelli risultanti dagli orari 15 novembre 1907, 1° aprile e 1° giugno 1908, rispettivamente per i periodi invernale, primaverile ed estivo.

Potranno essere stabiliti dal Governo ulteriori approdi, sempre chè questi non implichino un aumento di percorrenza superiore complessivamente al tre per cento delle percorrenze attuali.

Fermo restando il disposto dell'art. 232 della legge sui lavori pubblici, di massima gli orari delle corse e gli altri particolari di servizio, saranno predisposti e sottoposti dall'impresa all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie.

Gli orari approvati, con la data di attivazione, debbono essere notificati in tempo utile al pubblico.

L'impresa assume l'obbligo di eseguire, previa approvazione come sopra, i seguenti nuovi servizi, a decorrere dal 1° aprile 1909:

a) servizio con piccoli piroscafi fra Laveno e Stresa, toccando Intra, Pallanza, Baveno ed Isola Bella, per il quale il Governo potrà esigere che il percorso minimo giornaliero non sia inferiore a 170 chilometri;

b) servizio come al punto *a*) fra Cannobbio, Luino, Cannero, Oggebbio, Ghiffa e Laveno, con percorso minimo però di km. 120.

Il servizio sub *a*) può essere ridotto alla metà ed il servizio sub *b*) può essere soppresso nel periodo dal 1° novembre al 28 febbraio.

Art. 21.

L'impresa di navigazione si obbliga di dare in tutte le località del lago e per le corse in corrispondenza con le ferrovie la

precedenza negli approdi ai pontili ove fanno o facessero capo linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

L'imbarcadero attuale di Arona verrà, per quanto riflette la precedenza di approdo considerato, siccome pontile dell' Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Art. 22.

L'impresa di navigazione non potrà cedere ad altri il servizio contemplato dalla presente convenzione senza una speciale approvazione del Governo.

Art. 23

Nel caso che venisse a mancare una delle corse dei piroscafi fissate negli orari senza la giustificazione del caso di forza maggiore, la concessionaria sarà soggetta alla penalità di lire trecento (L. 300).

Qualora un piroscafo, per causa non derivante da forza maggiore giustificata, ritardasse sia nelle partenze che negli arrivi, la concessionaria dovrà pagare una penalità di lire dieci (L. 10) per la prima mezz'ora di ritardo o di lire venti (L. 20) per ogni mezz'ora consecutiva. Le frazioni della mezz'ora consecutiva, saranno agli effetti dell'applicazione della multa, computate come mezz'ora intera. Le penalità corrispondenti saranno raddoppiate qualora il ritardo provenisse da imbarco di merci, per cui non si fosse provveduto convenientemente.

Qualora un piroscafo non approdasse senza causa di forza maggiore ad una delle località fissate nell'orario, ovvero approdasse a località non contemplate in esso, la concessionaria incorrerà nella penalità di lire duecento (L. 200) ferma restando l'applicazione delle altre penalità più sopra previste per ritardo negli arrivi.

Non prestandosi spontaneamente la concessionaria ad introdurre nel materiale galleggiante le modificazioni o gli aumenti di cui è cenno nell'art. 24, potrà il Governo fissare il termine di tempo entro cui l'obbligo di cui si tratta venga adempiuto; e, qualora la concessionaria non vi si presti, sarà passibile della multa di lire venti (L. 20) per ogni giorno di ritardo. Tutto ciò senza pregiudizio della facoltà del Governo di dichiarare la decadenza dalla concessione se il ritardo stesso si estendesse oltre i trenta giorni.

L'ammontare delle penalità sarà riscosso dal Governo nei modi e forme stabiliti dalla legge.

Art. 24.

L'impresa si obbliga, a termini dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici, di aumentare il materiale galleggiante a seconda dello sviluppo del traffico, e di introdurre nel materiale medesimo quelle innovazioni e miglioramenti che saranno consacrati dalla esperienza allo scopo di favorire il più facile sicuro e comodo trasporto dei viaggiatori e gli interessi del commercio.

Entro il 31 dicembre 1909 l'impresa deve provvedere a riscaldare convenientemente anche i locali di seconda classe, ed entro il 30 giugno 1909 a provvedere di riparo contro il sole e le intemperie anche la zona sopra coperta destinata alla seconda classe.

Art. 25

Nel caso di gravi e ripetute irregolarità nel servizio, il Governo prenderà, a spese e rischio dell'impresa di navigazione, i provvedimenti necessari per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza della navigazione valendosi all'uopo di tutto il materiale fisso e galleggiante, degli attrezzi, delle materie di consumo di proprietà dell'impresa di navigazione e del personale addetto alla navigazione, e prefiggerà un termine perentorio entro il quale la concessionaria debba eseguire tutto il necessario per il ristabilimento di un regolare servizio.

Scaduto questo termine, senza che l'impresa di navigazione abbia soddisfatto alle ingiunzioni intimatele e senza che possa far constare impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio, il Governo potrà dichiarare l'impresa di navigazione decaduta dalla concessione.

Il Governo potrà pure dichiarare la decadenza della concessione in caso di inossorvanza degli articoli 2 e 22.

Il Governo avrà diritto al rimborso delle spese anticipate per effetto del presente articolo a norma dell'ultimo capoverso dell'art. 255 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865.

Art. 26.

Accadendo, a sensi dei precedenti articoli, la dichiarazione di decadenza dalla concessione, il Governo, fermo il diritto di continuare ad esercitare il servizio come è previsto dall'art. 25 si riserva la facolta di decidere. entro sei mesi dalla dichiarata decadenza, se intenda di applicare per analogia le disposizioni emergenti dagli articoli 252, 253, 254 e 255 della legge sui lavori pubblici, come fin d'ora, l'impresa concessionaria gliene riconosce il diritto, oppure di avocare a sè. salva l'approvazione del Parlamento, la proprietà di tutto il materiale fisso e galleggiante addetto al servizio lacuale e delle materie di consumo esistenti nei magazzini del concessionario, corrispondendone a questo il valore a prezzo di estimo sotto deduzione del 10 0[0, il quale valore dovrà essere fissato da tre arbitri nominati uno per parte ed il terzo dal presidente del tribunale di Roma.

Art. 27.

Alla scadenza della presente concessione il Governo avrà il diritto di preferenza per l'acquisto di tutto o parte del materiale natante ed accessori mobili e fissi a prezzo di estimo da stabilirsi nei modi indicati dal precedente articolo senza la deduzione sopra specificata e sarà obbligo dell'impresa di navigazione di consegnare gli stabili di ragione del Governo, avuti in consegna ed in uso, in istato di perfetta manutenzione.

Art. 28

L'impresa non potrà accampare nessun diritto, nè pretendere indennità per le concessioni che il Governo facesse a favore di chicchessia di strade ferrate, di tramvie a vapore od a cavalli od altri mezzi di comunicazione sulle rive del lago Maggiore, ed ancora essa impresa non avrà diritto a risarcimento di sorta qualora per ordine del Governo o per altro motivo, compresi i casi di guerra, epidemia, ragioni d'ordine pubblico e simili, avvenisse la sospensione o la interruzione parziale o completa del servizio sul lago Maggiore.

Art. 29.

La durata della presente convenzione è fissata in anni 15 che incominceranno a decorrere dal 18 luglio 1908, salva la disposizione dell'art. 31 della presente convenzione.

Però alla fine del decimo anno le percorrenze ed i servizi speciali di cui all'art. 20 saranno riveduti dal Governo il quale avrà diritto di stabilire aumenti di percorrenze e di servizio, semprechè la percorrenza complessiva non ecceda del 20 0[0 la percorrenza eseguita in quello degli anni precedenti di percorrenza massima.

Art 30

A garanzia dell'osservanza degli obblighi tutti assunti colla presente convenzione, l'impresa di navigazione depositerà, entro un mese dalla data del decreto di approvazione della presente concessione, alla Cassa dei depositi e prestiti, L. 1000 di rendita 3 1[2 per cento in cartelle al portatore del debito pubblico dello Stato.

Art 31.

Tutte le questioni d'indole tecnica e amministrativa che potranno insorgere in dipendenza della concessione, saranno decise dal Ministero dei lavori pubblici a termine di legge. Le altre

questioni puramente civili saranno deferite ai tribunali ordinari salvo la disposizione dell'art. 26.

Art. 32.

L'impresa di navigazione sarà sempre rappresentata in confronto del Governo, per gli effetti della presente convenzione, da una sola persona benevisa al Governo stesso qualunque possa essere il numero degli interessati.

Quando cessi per qualunque causa il rappresentante, l'impresa di navigazione dovrà eleggerne un altro, entro il termine di otto giorni, ed in mancanza di tale nomina il Governo avrà il diritto di farlo nominare dal presidente del tribunale di Roma.

Art. 33.

Inoltre e per gli effetti della presente convenzione, l'impresa di navigazione elegge domicilio in Roma presso l'avv. Carlo Scotti (via Poli n. 25) che l'impresa nomina a proprio rappresentante ai sensi dell'articolo precedente.

Art. 34.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo regolarmente approvata.

Fatta a Roma, 3 luglio 1908.

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro delle finanze
LACAVA.

Per l'impresa di navigazione sul lago Maggiore
MANGILI.

Allegato I.

Impresa di navigazione sul Lago Maggiore

Società anonima con sede in Milano

Capitale L. 2,000,000 interamente versato

Verbale

della seduta del Consiglio di amministrazione del giorno 8 marzo 1908, alle ore 13 1/2, presso la sede sociale in Milano, via Pontaccio, n. 13.

Sono presenti i signori:

Mangili comm. senatore Cesare, *presidente.*
Vergani cav. Luigi, *vice presidente.*
Schmid Edoardo, *consigliere.*
Balli avv. Francesco, *id.*
Stoffel avv. Giuseppe, *id.*
Maraini comm. Clemente, *id.*
Düggeli Carlo, *id.*
Ottolenghi comm. ing. Vittorio, *id.*
Borgnini cav. Camillo, *id.*
Blau Kart Giacomo, *id.*
Casalbore rag. Alberto, *segretario.*

Assistono i sindaci signori:

D'Italia avv. Guido e Campagnani Carlo.

L'ordine del giorno reca:

Omissis.

4. Convenzione col R. Governo.

Omissis.

IV.

Presidente. — Informa dettagliatamente il Consiglio sulle pratiche da lui fatte a Roma per la rinnovazione della convenzione col R. Governo.

Riassume la discussione avuta, e conchiude che si sta procedendo alla stesa del contratto.

Il Consiglio prende atto delle comunicazioni del presidente, ed a termini dell'art. 23 dello statuto delega ad esso comm. Cesare Mangili, senatore del Regno, la firma del relativo contratto, investendolo di ogni più ampio potere, perchè possa stipulare tutti quei patti o quelle condizioni che crederà del caso, ed assumere pesi, vincoli e garanzie di qualsiasi natura a carico della Società.

Dopo di che il presidente scioglie la seduta.

Il segretario
CASALBORE.

Il presidente
MANGILI.

N. 6605 di repertorio.

Copia conforme, nelle parti riportate, del verbale di seduta 8 marzo 1908 del Consiglio di amministrazione della Società « Impresa di navigazione sul Lago Maggiore », anonima per azioni, con sede in Milano, col capitale di L. 2,000,000 interamente versato, quale risulta dal libro verbali del Consiglio, debitamente bollato e vidimato dal R. tribunale di Milano il 7 gennaio 1897, n. 181, dichiarando, io notaio, che le parti indicate con « omissis » non riguardano la convenzione col R. Governo e relativo mandato.

Milano, 3 giugno 1908.

Dottor DOMENICO RIVA
notaio in Milano.

Visto, per la legalizzazione della firma del notaio di Milano, dottor Domenico Riva. Milano, dal R. tribunale civile e penale, li 3 giugno 1908.

Per il presidente
ALBERINI.

Allegato II.

Verbale di constatazione

degli stabili e opere di cui il Governo concede l'uso alla Società impresa di navigazione sul lago Maggiore, con sede in Milano.

I sottoscritti per incarico ricevuto dal Ministero dei lavori pubblici (R. Circolo ferroviario di Milano) e dalla direzione dell'impresa di navigazione sul lago Maggiore, recatisi oggi nel cantiere di Arona, per procedere alla constatazione degli stabili ed opere di cui sopra, accertarono quanto segue:

PARTE PRIMA.

Descrizione delle opere esistenti anteriormente a quelle eseguite in base alla Convenzione 28 novembre 1902 (figurata in nero sui tipi).

1° — Scalo d'alaggio principale e bacini.

A levante della vecchia stazione di Arona e in continuazione al terrapieno sul quale essa si trova, esiste altro terrapieno di eguale livello, su cui sono disposti i vari edifici componenti il cantiere di Arona coi relativi scali di alaggio.

Esso terrapieno è sostenuto verso il lago da un muraglione in vivo a lieve scarpata racchiudente in parte il bacino principale per riparazione dei piroscafi; indi da murature a piano inclinato circondanti il bacino stesso, e termina decrescendo al lago in corrispondenza degli scali di alaggio, ed è nuovamente sostenuto da muratura a lieve scarpata circondante il secondo bacino per riparazione piroscafi; indi decresce di nuovo fino al lago; verso levante detto terrapieno termina a scarpata naturale, così pure in piccola parte verso mezzodì, e in parte si congiunge col terrapieno della stazione, formando l'accesso di due binari di servizio; a ponente si confonde col terrapieno della stazione ferroviaria.

A - Lo scalo principale d'alaggio è coperto da una tettoia in legno, a due pioventi coperti in tegole piane, coprenti una superficie di m. 63 × 17 = a mq. 1071; essa è sostenuta da ventidue pilastri in muratura.

Lo scalo sottostante per alaggio dei piroscafi, si stende anche nel lago per una lunghezza di circa novanta metri.

B - Ai fianchi dello scalo d'alaggio, si trovano gli accennati bacini per ricovero e riparazioni dei piroscafi; quello di ponente (che serve anche per imbarco carboni) è cinto da muri e misura mq. 2020; quello di levante misura mq. 1630 ed è chiuso con scarpate a secco rinzaffato con calce. Lungo il lato di levante, tra lo steccato in legno di chiusura del cantiere, e il bacino, sono inalberate alcune piante di pioppo e robinia.

C - In prosecuzione verso mezzodì dello scalo principale di alaggio e della tettoia, esiste la nuova officina di cui si dirà nella parte seconda, quindi normalmente ad essa, verso ponente esiste un fabbricato per ufficio del personale dirigente e per magazzeno. Esso è ad un solo piano eccetto una breve tratta di un solo vano superiore, in confine colla nuova officina, servente detto vano ad ufficio tecnico con scala interna in vivo: tetto a due falde con padiglione; tegole comuni ricurve: tutte le aperture sono munite dei relativi serramenti in stato d'uso.

In angolo sud-est esiste un piccolo fabbricato in muratura, isolato, coperto a tegole con tetto a padiglione, servente da ritirata.

D - Di fronte allo scalo principale d'alaggio, è piazzato un argano in ferro e ghisa, mosso da una caldaia a vapore appoggiata ad uno dei vicini pilastri di sostegno della tettoia.

E - Lo scalo d'alaggio principale è costituito da due rotaie poggiate su longaroni longitudinali e da altra rotaia doppia centrale racchiudente una robusta dentiera; queste rotaie sono sostenute da traversine in legno. È munito di un carro scorrevole, composto di due longaroni portanti le ruote che scorrono sulle rotaie laterali, e da altro longarone centrale portante la doppia serie di ruote scorrenti sulla rotaia doppia di mezzo e quattro nottoloni di sicurezza che ingranano nella dentiera centrale; su detti longaroni si erige un castello ad invasatura mobile di legno e ferro adattabile ai vari scafi dei piroscafi per sostegno di essi detto carro è mosso dall'argano di cui sub *D*).

F - A levante della detta officina, di cui alla parte seconda esiste una tettoia provvisoria, isolata, formata da pilastri in muratura chiusi da tavolato in legno, coperta di tegole che serve per deposito di rottami.

Altra tettoia totalmente in legno, pure provvisoria, coperta con lamiere, esiste a ponente delle officine descrivende nella parte seconda. Vicino ad essa trovasi un piccolo edificio in muratura coperto a tegole piane, che serve a magazzino dell'olio.

Queste due tettoie costruite provvisoriamente dall'impresa di navigazione sul lago Maggiore, sono da essa destinate ad essere demolite per poter utilizzare le aree occupate ad altri scopi specialmente per deposito di carbone.

2° — Piazzale del deposito carboni.

Si stende di fianco alla vecchia stazione ferroviaria e misura mq. 3150: in margine al piazzale ferroviario, lungo il confine di levante, esistono due tettoie in muratura interspaziate da tratta libera difesa da cancellata in legno. La tettoia verso nord è costituita da dieci pilastri per ciascuna fronte e da uno intermedio per ciascun lato minore, con tetto in due falde di legno e tegole piane; muri perimetrali di centimetri venticinque, in parte a mezz'aria; tre porte di legno a due battenti, con le rispettive chiusure; serve per magazzeno dei legnami.

Il fabbricato verso sud è costituito da due corpi, uno ad uso magazzeno generi diversi, l'altro per portineria Il primo è in tutto eguale al descritto, il secondo è invece a due piani per la consistenza di due locali. Il tutto costituito da quattordici pilastri (sette per facciata) oltre ad altro intermedio per ogni fianco, chiusi con muratura da centimetri 25; apertura da porta e finestra coi relativi serramenti in istato d'uso.

Il piazzale per scarico carboni è servito da due binari che si congiungono verso mezzodì a quelli della nuova stazione ferroviaria di Arona; il più lungo corre sulla fronte dei magazzeni ora descritti, per tutta la lunghezza del piazzale, e termina alle grue esistenti in angolo nord-est; l'altro quasi parallelo al primo, si ferma alla testata del bacino principale per riparazione piroscafi, dove un terzo binario normale ai descritti, li congiunge mediante due piattaforme girevoli: esistono tre pesi a ponte e una impalcatura in legno per scarico dei carboni dal piazzale alle chiatte. L'accesso dei binari è chiuso con due cancelli in legno in due ante.

3° - Scalo d'approdo.

È costituito da un'area rettangolare stendentesi a notte del palazzo demaniale e limitata a ponente da cancellata in ferro e pilastri di muro in quattro campate, e una quinta centrale per accesso, chiusa con cancello in ferro a due battenti: a notte dal fabbricato per uffici, indi da un muro di cinta e piccola tratta di parapetto in cotto, coperta con lastroni in vivo, e finalmente da un bastione di sostegno del secondo piano inclinato di approdo; a levante da un bastione in pietra e dai due piani inclinati di approdo.

I piani inclinati misurano l'uno metri 14 50 × 8, l'altro metri 28 × 8. Tanto il piazzale che i piani inclinati sono selciati e listati da banchettoni di granito.

Sullo scalo esiste una tettoia a due falde disuguali, in legno a vista, coperta di tegole piane, sostenuta da diciotto colonne di legno posanti su altrettanti piedistalli di granito. Detta tettoia copre uno spazio misurante orizzontalmente 390 mq. La parte anteriore di detta tettoia verso il lago, in corrispondenza al primo piano inclinato, è chiusa ai due fianchi per una campata, ed in testa con assito in cui verso nord e verso levante si praticarono due aperture con porte in istato d'uso.

Per accesso ai piroscafi esiste un pontile mobile composto di putrelle portanti listoni di rovere, che si può alzare ed abbassare con carrucole munite di catene di ferro costruito dall'impresa.

Il fabbricato per uffici lungo il lato di tramontana è in muratura coperto con tegole piane, composto di tre locali al piano terreno, ad uso di caffè, ufficio biglietti e sala d'aspetto pei viaggiatori; apertura da porta e finestra con serramenti in ferro e vetri; marciapiedi esterno, rialzato in lastroni di pietra.

Tra il lato di levante di detto fabbricato, e il muro di cinta, esiste una piccola tettoia di lamiera ondulata e zincata, sostenuta da due mensole in ferro; vicino ad essa trovasi un piccolo peso per servizio dei bagagli.

Il piazzale è attraversato da due binari a scartamento ridotto (centimetri cinquanta) che vanno fino alla nuova stazione ferroviaria.

Esistono pure due binari a scartamento normale per raccordo dello scalo col piazzale ferroviario: un terzo binario perpendicolare ai due descritti, li congiunge mediante due piattaforme girevoli.

Lungo lo scalo nel lago, sono disposti sette pali oscillanti d'approdo; un altro palo d'approdo si trova poco discosto verso nord.

Esistono pure, costruiti dall'impresa, un casotto in legno rovere di forma rettangolare, per deposito attrezzi e vestiari dei manovali, nonchè un ponte in legno che si spinge nel lago dal lato di tramontana lungo m. 24.00 e largo 3, servente per scarico delle merci, con piccola grue a mano piazzata all'estremità.

PARTE SECONDA

Descrizione delle opere eseguite in base alla Convenzione 28 novembre 1902 tra il Ministero dei lavori pubblici e l'impresa di navigazione sul Lago Maggiore, accertato con verbale 21 maggio 1907 del R. circolo di Milano, segnate in rosso sui tipi allegati.

Constano dette opere della nuova officina già menzionata e di uno scalo d'alaggio a ponente del primo e ad esso parallelo.

Scalo d'alaggio.

Detto scalo è composto di un piano inclinato della lunghezza complessiva, compresa cioè la parte subacquea, di m. l. 150, misurata in orizzontale, con la pendenza del 7 % e, munito all'estremità inferiore di un muro di sostegno in acqua. La piattaforma è costituita da uno strato di ghiaia, disposta sul terreno naturale, sulla quale sono montate, a distanze variabili da m. 1 a m. 1.20 da asse ad asse, delle traversine in rovere delle dimensioni di 3.40 × 0.30 × 0 20.

Sopra le traversine corrono per tutta la lunghezza del piano inclinato quattro lungherine in pitch-pine, delle quali le due mediane della sezione di m. 0,30×0,20 sono intrapposte in corrispondenza alla mezzaria del piano stesso, e le altre due laterali, della sezione di 0,20×0,20, distano da asse ad asse di m. 4,40. Su ognuna delle due lungherine laterali è montata un rotaia in ferro, tipo Zorès, mentre nel complesso costituito dalle due lungherine mediane è montata un'asta in ghisa di forma speciale, che presenta nella parte mediana una dentiera a denti di sega e ad entrambi i lati di questa una rotaia di scorrimento pure a forma Zorès. Le rotaie e la dentiera sono assicurate alle lungherine mediante arpioni. Le traversine sono disposte sfalsate, di modo che tutte quelle pari costituiscono il sostegno per uno dei due mezzi binari in cui può considerarsi diviso longitudinalmente il piano inclinato, e quelle dispari per l'altro mezzo binario.

Presso l'estremità superiore del piano inclinato è disposto, sopra un blocco in muratura, un argano a vapore della forza di 30 HP indicati, e capace di uno sforzo di trazione di 28 tonnellate, che mediante un cavo di acciaio del diametro di 45 mm. aziona il carrello di varamento, mobile lungo il piano inclinato. Questo carrello consta di membrature di legno, rinforzate da parti in ferro, che poggiano sopra il piano inclinato mediante quattro serie di ruote di cui quelle in corrispondenza alle due rotaie esterne distano m. 2 20 l'una dall'altra, e quella invece in corrispondenza alla doppia rotaia interna, di m. 1.00. Detto carrello della lunghezza di m. 39.90, è munito inoltre di quattro robuste sbarre di ferro, manovrabili mediante corde dall'esterno, che vanno a puntarsi contro i denti della cremagliera centrale, e costituiscono il freno od arresto del sistema.

Tutto il piano inclinato è allo scoperto.

Fabbricati, officine ed annessi.

Il locale ad uso officine ha una lunghezza di m. 38, una larghezza di m. 15.25, misurate internamente. È ad un solo piano con l'altezza libera di m. 4.90, e sovrastante sottotetto accessibile. È costruito in muratura di mattoni con pilastri di 0 70 × 0.70, distanziati di m. 4.10, e con muri intermedi di m. 0.25.

Il nuovo fabbricato, costruito adiacente ai preesistenti locali uffici, presenta due porte d'accesso nel muro verso il lago, sette finestroni e una portina di comunicazione coi locali uffici nel muro longitudinale verso il nuovo scalo d'alaggio; una porta e tre finestroni nel muro trasversale verso monte; sei finestroni e una porta di comunicazione con l'attiguo locale caldaia nell'altro muro longitudinale. Le finestre sono di forma rettangolare e con serramenti in ferro; le porte sono di legno. Lungo la mezzaria del fabbricato nel senso longitudinale è disposta una fila di otto colonne in ghisa, che sostiene la trasmissione principale del movimento, e tra le medesime è innalzato un tavolato in mattoni dell'altezza di m. 2,00, che divide il locale in due scompartimenti, uno ad uso falegnami e l'altro ad uso fabbri. Il soffitto è ad incannucciato ed intonaco, il pavimento in pietra nel riparto fabbri e in legno in quello falegnami. All'esterno del locale verso lago è ricavata una cabina in legno e vetri in rialzo dal pavimento, che serve come posto di osservazione pel capo officina. Nel locale sono disposte le varie macchine utensili con le relative trasmissioni, e all'esterno verso monte la motrice a vapore con fondazione in muratura.

Il locale della caldaia, attiguo all'officina, costa di un unico ambiente di m. 5,50×4, con una finestra e una porta nel muro verso monte, una porta di comunicazione col locale officine, e un altra porta nel muro verso il lago. Davanti a questo locale, verso lago, s'erge il camino in muratura dell'altezza di m. 22, - e a poca distanza s'apre il pozzo d'alimentazione munito di un chiusino in pietra.

Una scala esterna in legno, lungo il muro a monte del fabbricato officina, stabilisce la comunicazione col sottotetto accessibile; questo è a capriate in legno e presenta una finestra nel muro verso monte. La copertura dell'edificio è a tegole piane.

Arona, li 22 giugno 1908.

Per l'Impresa di navigazione sul lago Maggiore:

L'ispettore tecnico
ANGELO CAROSIO.

Per l' Ufficio speciale per le ferrovie circolo di Milano:
CESARE BETTELONI.

Relazione *di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell' interno, presidente del Consiglio dei ministri, a* **S. M. il Re,** *in udienza del 21 agosto 1908, sul decreto che scioglie il Consiglio comunale di Palermo.*

SIRE!

Le elezioni per l'ordinaria rinnovazione del Consiglio comunale di Palermo, seguite il 19 luglio ultimo, riuscirono sfavorevoli al partito che sosteneva l'Amministrazione in carica, e conseguentemente i due gruppi, in cui quel consesso è diviso, dispongono di forze quasi uguali; nè vi è possibilità d'accordo, essendo tra di loro profonda la difformità di vedute intorno ad importanti questioni cittadine.

Avendo il sindaco e la Giunta presentato le dimissioni, in tre sedute consiliari all'uopo indette non si riescì ad addivenire alla sostituzione di quello, e nemmeno si tentò di procedere alla nomina degli assessori, giacchè nelle attuali condizioni ognuno rifugge dall'accettare tali uffici.

Ad assicurare il normale funzionamento dell'importante azienda, un generale appello agli elettori s'impone; ed io pertanto prego la Maestà Vostra di munire dell'augusta firma lo schema di decreto che, sul conforme parere emesso dal Consiglio di Stato in adunanza del 14 corrente, scioglie il Consiglio di quella illustre città.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Visti gli articoli 316 e 317 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto 21 maggio 1908, n. 269;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Palermo, è sciolto.

Art. 2.

Il sig. cav. uff. dott. Gennaro Bladier, è nominato commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale, ai termini di legge.

Il Nostro ministro predetto è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 21 agosto 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

Relazione *di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, a* **S. M. il Re,** *in udienza del 21 agosto 1908, sul decreto che proroga i poteri del R. commissario straordinario di San Gennaro di Palma (Caserta).*

SIRE!

Perchè l'opera del commissario straordinario di San Gennaro di Palma possa avere integrale sviluppo e pienamente siano conseguiti i fini della legge 19 luglio 1906, n. 390, mi onoro sottoporre all'augusta firma di Vostra Maestà lo schema di decreto che proroghi di altri sei mesi il termine per la ricostituzione di quel Consiglio comunale.

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Veduti i Nostri precedenti decreti 16 agosto 1906, con cui fu sciolto il Consiglio comunale di San Gennaro di Palma, in provincia di Caserta, 17 febbraio e 23 agosto 1907 e 2 febbraio ultimo che prorogarono, ciascuno, di sei mesi il termine per la ricostituzione di quel Consiglio comunale;

Visto l'art. 12 della legge 19 luglio 1906, n. 390;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine per la ricostituzione del Consiglio comunale di San Gennaro di Palma è prorogato di sei mesi.

Il Nostro ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 21 agosto 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI

Disposizioni nel personale dipendente:

Culto.

Con R. decreto del 4 giugno 1908, registrato alla Corte dei conti l'11 stesso mese:

Sono stati autorizzati ad accettare:

il parroco di San Lorenzo in Candeli, quale rappresentante di quella fabbriceria parrocchiale, il legato dell'annua rendita pubblica di L. 25, disposto dalla defunta Elisabetta Vanza;

la fabbriceria parrocchiale di Cerano d'Intelvi, il legato dell'annua rendita pubblica occorrente per la celebrazione perpetua di due messe annue, disposto dal fu Paolo Gianni;

la fabbriceria parrocchiale di Colonno, il legato di un fondo detto Vignola, disposto dalla fu Erminia Piva;

la fabbriceria parrocchiale di Fraine di Pisogne, il legato di L. 300, disposto dal fu Lorenzo Felappi;

la fabbriceria parrocchiale di Mussolente, il legato di L. 1000, disposto dal fu Giacomo Bazzo, detto Bado Giacobbe;

la fabbriceria parrocchiale di Olda di Taleggio, il legato dell'annua rendita pubblica di L. 150, disposto dal fu cav. Antonio Angelini, ed a ricevere dalla signora Margherita Angelini in Franceschetti, erede del testatore L. 3000 in affrancazione del legato suddetto;

la fabbriceria parrocchiale di Ponzate, il legato di L. 1000, disposto dalla fu Carolina Trombetta vedova Pizzala;

la fabbriceria parrocchiale di San Giacomo di Ragogna, il legato di L. 500, disposto dal fu Carlo Bertolissi;

la fabbriceria parrocchiale di Socchieve, il legato di L. 1000, disposto dalla fu Marianna Picotti;

il parroco di San Bartolomeo Apostolo in Valfernera, in rappresentanza di quella sacrestia parrocchiale, il legato di L. 50, di rendita annua e di due banchi esistenti in quella chiesa disposto dal fu Francesco Binelli;

la fabbriceria parrocchiale di Villa Estense, il legato di L. 2000, disposto dal fu sacerdote Angelo Busin;

la fabbriceria parrocchiale di Santa Maria Assunta in Vivaro, il legato di una casa con orto, disposto dal fu sacerdote Giuseppe Alberti;

la fabbriceria parrocchiale di Zogno, l'eredità disposta dal fu Santo Sonzogni.

Con R. decreto del 14 giugno 1908:

Sono stati nominati in virtù del R. patronato:

Carallo sac. Salvatore al canonicato di San Nicola nel capitolo cattedrale di Nardò.

Marzano sac. Gregorio al canonicato di San Pietro nel capitolo cattedrale di Nardò.

D'Ovidio sac. Vincenzo alla parrocchia di San Giovanni Battista in Frattoli, Comune di Crognoleto.

Collai sac. Antonio alla parrocchia di Sant'Andrea a Pulicciano comune di Castelfranco di Sopra.

Mancioi sac. Leonardo alla parrocchia di San Pietro e Ceriseto, comune dell'Isola del Gran Sasso.

Nadiani sac. Pompeo alla parrocchia di San Rufillo in Dovadola.

Il sacerdote Leonida Settimio Marinucci è stato nominato coadiutore con diritto di futura successione del sacerdote Beniamino Pietroiusti, attuale investito della parrocchia di Cerchio, di R. patronato.

È stato concesso il R. assenso alla Bolla pontificia con la quale:

a) sono state soppresse le due parrocchie di Santa Maria Maddalena e di Santa Maria in Monticelli in Roma, riservandosi le loro rendite per altre due parrocchie da erigersi in seguito;

b) sono state erette tre nuove parrocchie nella stessa città, e cioè quelle dei SS. Pietro e Marcellino in via Merulana, di Santa Maria degli Angeli alle Terme e di Santa Croce in Gerusalemme, alle quali si attribuiscono rispettivamente le rendite, i proventi e i diritti spettanti alle parrocchie di San Lorenzo in Lucina, di San Giovanni dei Fiorentini e di San Bernardo alle Terme;

c) sono state trasferite nella chiesa di San Giovanni dei Fiorentini la parrocchia e la collegiata attualmente esistenti nella chiesa dei SS. Celso e Giuliano, e nella chiesa di San Lorenzo in Lucina la parrocchia e la collegiata attualmente esistenti in Sant'Angelo in Pescheria.

Con Sovrana determinazione dell'11 giugno 1908:

È stata atorizzata la concessione del *R. Placet* all'atto capitolare del 15 aprile 1908 col quale il sacerdote Nicola Cola canonico nel capitolo cattedrale di Camerino è nominato vicario capitolare di quella archidiocesi.

È stata autorizzata la concessione del *Regio Placet* alle Bolle arcivescovili con le quali furono nominati:

Calzolari sac. Guglielmo ad un canonicato nel capitolo cattedrale di Bologna.

Cerrone sac. Pietro vicario capitolare della diocesi di Muro Lucano; ed all'atto capitolare col quale Dattota sac. Paolo, canonico nel capitolo cattedrale di Reggio Calabria, è stato nominato vicario capitolare di quella archidiocesi.

Ed è stato autorizzato sui fondi dell'Amministrazione della R. chiesa Palatina di Calascibetta il pagamento:

1° di un contributo straordinario di L. 10,000 pei restauri e per l'adattamento ad uso di ospedale del fabbricato dell'ex monastero di San Benedetto in Calascibetta, a pagarsi nell'atto della costituzione dell'Amministrazione dell'erigendo istituto;

2° di un assegno di L. 150, alla stessa amministrazione dell'Ospedale a quadrimestri anticipati e salva la rinnovazione di anno in anno in seguito a domanda e nei limiti consentiti da sopravanzi della gestione palatina.

Con R. decreto del 14 giugno 1908:

È stato concesso l'*Exequatur* alle Bolle pontificie, con le quali furono nominati:

Poy sac. Alessandro, al beneficio parrocchiale di Sant'Aurelio in Gabiano.

Braglia sac. Luigi, al beneficio parrocchiale di San Martino Vallata, nel comune di Polinago.

È stato concesso, con effetto dal 2 luglio 1906, lo *Exequatur* al decreto della S. Congregazione dei vescovi e regolari, con cui, rimuovendosi il sacerdote Luigi Ricci Stellini dalla parrocchia di San Martino in Siena, gli si concesse sulle rendite della stessa l'annua pensione vitalizia di L. 600.

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

Disposizioni nel personale dipendente:

Con decreto Ministeriale del 9 aprile 1908:

Ai sottodescritti ufficiali postali e telegrafici a L. 2700 è concesso l'aumento quinquennale di lire trecento.

Tiraboschi Cesare — Emina Angelo — Baldassini Filippo — Mazzocchi Pietro — Volebele Ippolito — Savastano Sigismondo — Mazza Eugenio — Grillo Luigi — Brunelli Costanzo — Solari Angelo — De Vuono Filippo — Rizzi Vittorio — Romani Primo — Ortolani Gaetano — Alesi Angelo — Boccanegra Fortunato — Narbona Giuseppe — Monguidi Francesco — Rosini Omero — Ciampi Giovanni — De Meo Luigi — Bandini Agenore — Rovatti Giovanni — Federici Federico — Salza Annibale — Ciardi Ferdinando.

I sottodescritti funzionari di 1ª categoria nell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi sono promossi al grado ed allo stipendio per ciascuno di loro rispettivamente indicati, a datare dal 1° aprile 1908:

Sasselli Vittorio Giuseppe, vice segretario a L. 2500, promosso segretario a L. 3000.

Atena Ettore, vice segretario a L. 2000, promosso vice segretario a L. 2500.

Marconi Antonio, vice segretario a L. 1500, promosso vice segretario a L. 2000.

Con decreto Ministeriale del 18 aprile 1908:

Alle sottodescritte ausiliarie è concesso l'aumento quadriennale di stipendio di L. 250, a decorrere dal 1° aprile 1908, compensando, sul periodo quadriennale, i tre mesi di abbreviamento derivanti dalla qualifica di « ottimo »:

Artioli Egle — Baglioni Camilla — Lorusso Eugenia nata Malinconico — Bert Maria nata Raffaelli — Rizzioli Erminia — Dal Bò Elisa — Porta Maria — Mires Teresa nata Zini — Bugiani Maria — Ferrari Luisa nata Mainardi — Gola Prassede nata Pifferi — Mari Luigia — Rosa Anna nata Grippa — Augusti Maria nata Bonacina — Bracco Sofia — Troise Rosa — Mosetig Maria — Setti Ulderica — Buranelli Olimpia — Milanesi Zaira nata Soldatini — Novelli Stuarda — Boschi Adalgisa nata Lagomaggiore — Ruga Giulia vedova Pavesi — Bazzoni Clementina.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Notificazione.

Con decreto del 31 agosto 1908, il ministro d'agricoltura, industria e commercio, visto il telegramma dell'assessore delegato, Vian, e l'art. 70 del regolamento ed istruzioni approvati con R. decreto 21 giugno 1906, n. 352, ha imposto ai proprietari del comune di Mogliano Veneto la cura delle piante infette dalla *Diaspis pentagona*.

Roma, 5 settembre 1908.

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

Direzione generale dei servizi elettrici

AVVISO

Il giorno 2 corrente in Cancello Arnone, provincia di Caserta, e il giorno 3 corrente in Riofreddo, provincia di Roma, sono stati attivati al servizio pubblico uffici telegrafici di 3ª classe, con orario limitato di giorno.

Roma, 3 settembre 1908.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione Generale del Debito Pubblico

AVVISO PER SMARRIMENTO DI RICEVUTA (2ª *pubblicazione*).

Il signor Cantisani Gennaro, ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 5863 ordinale, n. 61,789 di protocollo e n. 288,389 di posizione, stata rilasciata dalla direzione generale del debito pubblico, in data 28 marzo 1908, in seguito alla presentazione di tre certificati della rendita complessiva di L. 450, consolidato 3.75 0[0, con decorrenza dal 1° gennaio 1908.

Ai termini dell'art. 334 del vigente regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che siano intervenute opposizioni, saranno consegnati al signor Cantisani Gennaro suddetto i nuovi titoli provenienti dall'eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, il 4 settembre 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 5 settembre, in lire 100.00.

AVVERTENZA.

La media del cambio odierno essendo di L. 99.97 e quindi non superiore alla pari, pel rilascio dei certificati dei dazi doganali del giorno 5 settembre occorre il versamento in valuta in ragione di L. 100 per 100.

MINISTERO D'AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Ispettorato generale dell' industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

4 settembre 1908.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt'oggi
3 3/4 % *netto*.	103 88 54	102 00 54	103 21 09
3 1/2 % *netto*.	102 85 37	101.10 37	102 22 60
3 % *lordo*....	70 62 50	69.42 50	69 58 91

CONCORSI

MINISTERO D'AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'insegnamento professionale

CONCORSO al posto di direttore ed insegnante nella R. scuola media di commercio di Salerno.

IL MINISTRO

Visto il decreto Ministeriale in data 21 dicembre 1907, col quale venne sospeso, salvo a provvedere con nuovo avviso, il concorso al posto di direttore ed insegnante nella R. scuola di commercio in Salerno;

Visto il titolo VI e gli articoli 37 e 39 del R. decreto 22 marzo 1908 e 187 che approva il regolamento delle scuole industriali e commerciali;

Decreta:

È riaperto il concorso al posto di direttore ed insegnante nella R. scuola media di commercio in Salerno con le seguenti condizioni:

Il direttore della scuola è tenuto ad impartire l'insegnamento di una delle materie comprese nei programmi della scuola e dovrà perciò possedere l'abilitazione o l'esperienza necessarie per l'insegnamento.

Lo stipendio complessivo per l'ufficio di direttore ed insegnante è stabilito in annue lire quattromila (L. 4000) lorde.

Il concorso è per titoli, tuttavia sarà in facoltà della Commissione giudicatrice di chiamare ad un esperimento di esame i concorrenti ritenuti preferibili pei titoli esibiti.

Tanto nel giudizio dei titoli, quanto nell'esame, sarà tenuto speciale conto delle esigenze di una scuola commerciale di grado medio.

La Commissione giudicatrice del concorso non farà dichiarazione di eleggibilità, ma indicherà al Ministero, per la scelta, non più di tre candidati idonei in ordine di merito.

Le domande di ammissione al concorso, su carta da bollo da L. 1.20, dovranno pervenire al Ministero d'agricoltura, industria e commercio (Ispettorato generale professionale), in piego raccomandato con ricevuta di ritorno, non più tardi del 30 settembre corrente anno.

Non sarà tenuto conto delle domande che giungessero dopo il detto termine, anche se presentate in tempo agli uffici postali e ferroviari di spedizione.

Alle domande di ammissione al concorso dovranno essere uniti i seguenti documenti obbligatori:

1° atto di nascita autenticato a termini di legge;

2° certificato medico di sana e robusta costituzione, autenticato dal sindaco;

3° certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco ed autenticato dal prefetto;

4° certificato di immunità penale;

5° notizie sugli studi compiuti e sulla carriera didattica percorsa.

Tali notizie, redatte in carta libera ed in forma sintetica, dovranno essere comprovate dai relativi documenti.

I documenti di cui ai numeri 2, 3 e 4 dovranno avere data non anteriore di tre mesi a quella del presente avviso.

Coloro che hanno presentato la domanda di ammissione al concorso in base all'avviso del 19 settembre 1907, non sono tenuti a rinnovare i documenti di cui al precedente capoverso.

I funzionari di ruolo di amministrazioni governative e gli insegnanti di scuole regie o pareggiate dipendenti dal Ministero di agricoltura, industria e commercio o dell'istruzione pubblica, sono dispensati dal presentare i documenti, di cui ai nn. 3 e 4, ma dovranno sostituirli con un certificato del capo direttore dell'Amministrazione, comprovante la permanenza in servizio alla data del presente avviso.

Ai documenti obbligatori i concorrenti potranno aggiungere tutti quegli altri titoli e pubblicazioni, che valgano a dimostrare la loro attitudine al posto cui aspirano.

Delle pubblicazioni dovranno inviarsi almeno tre copie a stampa; sono esclusi i lavori manoscritti.

Tutti i documenti e le pubblicazioni dovranno essere numerati in corrispondenza di apposito elenco, in carta libera, che il concorrente dovrà presentare in duplice copia.

Roma, addì 1° settembre 1908.

Il ministro
F. COCCO-ORTU.

CONCORSO ad un posto di capo officina forgiatore nella Regia scuola d'arti e mestieri « Umberto I » di Bari.

È aperto in Roma presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio (Ispettorato generale dell'insegnamento professionale) un concorso per il posto di capo officina forgiatore nella R. scuola d'arti e mestieri « Umberto I » di Bari.

Il candidato prescelto sarà nominato, in via di esperimento, per un biennio, con lo stipendio annuo lordo di L. 1800, ed acquisterà il diritto alla nomina definitiva dopo due anni di lodevole servizio.

Il concorso è per titoli e per esame, a norma dell'art. 42 del R. decreto 22 marzo 1908 n. 187.

Le domande di ammissione al concorso, su carta da bollo da L. 1.20, e tutti i documenti necessari dovranno pervenire al Ministero di agricoltura, industria e commercio (Ispettorato generale dell'insegnamento professionale), in plico raccomandato con ricevuta di ritorno, non più tardi del 15 ottobre 1908.

Non sarà tenuto conto delle domande, che giungessero al Ministero dopo il detto termine, anche se presentate in tempo agli uffici postali, e di quelle non corredate dei seguenti documenti:

1° atto di nascita;
2° certificato medico di sana costituzione fisica;
3° certificato penale;
4° certificato di buona condotta;
5° certificato degli studi fatti;
6° certificato di pratica di officine.

I documenti debbono essere in forma legale e provvisti delle necessarie autenticazioni.

I documenti di cui ai nn. 2, 3 e 4, debbono essere di data non anteriore a quella del presente bando di concorso.

Sono dispensati dall'obbligo di presentare i documenti, di cui al nn. 3 e 4, gli insegnanti delle scuole professionali dipendenti dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, sempre che risulti dai documenti prodotti che il candidato trovasi in attualità di servizio.

Saranno pure uniti alla domanda tutti quei documenti che valgano a dimostrare nel concorrente l'attitudine al posto messo a concorso.

La domanda sarà infine accompagnata da un elenco in carta libera, in doppio esemplare, di tutti i documenti inviati.

Roma, 31 agosto 1908.

Il ministro
F. COCCO-ORTU.

CONCORSO ad un posto di capofficina falegname intagliatore nella R. scuola d'arti e mestieri « Umberto I » di Bari.

È aperto in Roma, presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio (Ispettorato generale dell'insegnamento professionale) un concorso per il posto di capofficina falegname intagliatore nella R. scuola d'arti e mestieri « Umberto I » di Bari.

Il candidato prescelto sarà nominato, in via di esperimento, per un biennio, con lo stipendio annuo lordo di L. 2000: dopo due anni di lodevole servizio, egli sarà nominato definitivamente.

Il concorso è per titoli e per esame a norma dell'art. 42 del R. decreto 22 marzo 1908, n. 187.

Le domande di ammissione al concorso, su carta da bollo da L. 1.20, e tutti i documenti necessari dovranno pervenire al Ministero di agricoltura, industria e commercio (Ispettorato generale dell'insegnamento professionale), in plico raccomandato con ricevuta di ritorno, non più tardi del 15 ottobre 1908.

Non sarà tenuto conto delle domande che giungessero al Ministero dopo il detto termine, anche se presentate in tempo utile agli uffici postali e di quelle non corredate dei seguenti documenti:

1° atto di nascita;
2° certificato medico di sana costituzione fisica;
3° certificato penale;
4° certificato di buona condotta;
5° certificato degli studi fatti;
6° certificato di pratica di officina.

I documenti debbono essere in forma legale e provvisti delle necessarie autenticazioni.

I documenti di cui ai numeri 2, 3 e 4, debbono essere di data non anteriore a quella del presente bando di concorso.

Sono dispensati dall'obbligo di presentare i documenti di cui ai numeri 3 e 4, gli insegnanti delle scuole professionali dipendenti dal Ministero di agricultura, industria e commercio, sempre che risulti dai documenti prodotti che il candidato trovasi in attualità di servizio.

Saranno pure uniti alla domanda tutti quei documenti che valgano a dimostrare nel concorrente l'attitudine al posto messo a concorso.

La domanda sarà infine accompagnata da un elenco in carta libera, in doppio esemplare, di tutti i documenti inviati.

Roma, addì 31 agosto 1908.

Il ministro
F. COCCO-ORTU.

Parte non Ufficiale

DIARIO ESTERO

Tutti i giornali viennesi, ad eccezione del *Vaterland* e dell'*Arbeiter Zeitung*, dedicano all'incontro di Salisburgo articoli di saluto cordiale all'on. Tittoni, mettendo in rilievo i successi della sua politica e affermando che l'incontro dei due ministri conferma e avvalora l'alleanza e l'amicizia tra l'Italia e l'Austria-Ungheria. Alcuni rilevano la nota discordante di qualche giornale italiano, che, però, non può in alcun modo diminuire i duraturi effetti dell'odierno colloquio.

Il *Fremdenblatt* dice che l'attività dell'on. Tittoni fu sempre consacrata al programma della pace e si trova in piena armonia colla politica del barone di Aehrenthal. L'intervista di Salisburgo dimostrerà certamente che tale armonia, da lungo tempo provata, permane anche riguardo agli avvenimenti degli ultimi tempi.

Il *Neues Wiener Tageblatt*, rilevando che l'intervista di Salisburgo sarà seguita da un'intervista fra il barone di Aehrenthal e von Schoen, vede in ciò un nuovo segno d'intimità della triplice ed esprime la fiducia che da queste interviste risulterà una piena uniformità di vedute su tutte le questioni pendenti.

La *Neue Freie Presse* dichiara che l'on. Tittoni e il barone di Aehrenthal saranno indubbiamente d'accordo sulla necessità del miglioramento definitivo dei rapporti fra l'Inghilterra e la Germania; essi saranno pure d'accordo sulla necessità che la coscienza del valore dell'alleanza austro-italiana si propaghi sempre più nell'opinione pubblica dei due Stati; essi infine saranno d'accordo nell'apprezzare gli avvenimenti di Turchia e la linea politica da seguire in proposito.

La *Neue Freie Presse* dimostra inoltre l'utilità dei colloqui fra l'on. Tittoni con Schoen ed Aehrenthal e plaude ai loro sforzi per la causa della pace.

« Tittoni deve aver parlato, dice il giornale, con Schoen dei rapporti fra la Germania e l'Inghilterra: i rapporti fra la più grande potenza marittima e la più grande potenza terrestre interessano soprattutto l'Italia per la sua posizione geografica; ma anche l'Austria-Ungheria ha interesse che sia evitato un possibile conflitto. Perciò anche noi lodiamo l'on. Tittoni.

« Tra l'Italia e l'Austria-Ungheria non devono esservi diffidenze nè sospetti e perciò la nervosità antiaustriaca da parte della stampa italiana ci riesce incomprensibile. Debbono pertanto cessare i malintesi ».

Il giornale dimostra che la questione dell'Oriente europeo non può dividere i due paesi: essi sono d'accordo per le ferrovie balcaniche e sono d'accordo nel volere una Turchia riformatrice e civile. Sono molte ed importanti le cose in cui l'Italia e l'Austria-Ungheria possono cooperare.

« La triplice, aggiunge la *Neue Freie Presse*, nata per identità di interessi, deve vivere per identità di interessi. L'accordo dell'Italia con l'Austria-Ungheria

assicura la pace nell'Adriatico. Ad esso deve far eco quello dei popoli e devono cessare le voci discordanti ».

Anche la stampa ungherese saluta simpaticamente il convegno di S. E. l'on. Tittoni col barone di Aehrenthal.

Il *Budapest Hirlap* assicura che i due ministri constateranno che la politica dei due Paesi procede di pieno accordo anche nei Balcani e saluteranno con piacere il sorgere di una Turchia organizzata sul modello delle grandi Potenze europee. Il giornale ricorda gli ultimi discorsi dell'on. Tittoni e, come tutti in Parlamento gli hanno dato ragione, così dovrebbe ritenersi che con Tittoni sia tutta l'opinione pubblica italiana ed aggiunge:

« Malgrado ciò, alcuni giornali continuano a spargere allarmi, diffidenze e voci di discordia. Ciò dimostra che sotto la superficie della politica ufficiale si agitano altre correnti. Però deve aversi fiducia che, come in passato, prevarrà la politica dell'on. Tittoni, della cui sincerità tutti qui sono persuasi. Noi crediamo che l'on. Tittoni, pur essendo un ottimo patriotta, che all'occasione sa difendere gli interessi del suo paese, sia anche un convinto sostenitore dell'alleanza tra l'Italia e l'Austria-Ungheria nell'interesse reciproco dei due Stati. Perciò auguriamo bene dei risultati del convegno ».

Un telegramma da Salisburgo dice che il colloquio fra i ministri Tittoni ed Aehrenthal è una nuova manifestazione della politica di reciproca fiducia che consente all'Italia ed all'Austria-Ungheria di seguire di pieno accordo la stessa linea di condotta in tutte le questioni che interessano i due Stati alleati.

Il colloquio di Salisburgo ha dato occasione ai due uomini di Stato di scambiare le loro idee non soltanto sulla situazione generale in Europa, ma eziandio sulle cose di Turchia, dove recentemente è avvenuto un cambiamento radicale.

Questo scambio di idee ha avuto un carattere d'intimità e di fiducia conforme alle relazioni personali tra i due ministri ed all'alleanza esistente tra l'Italia e l'Austria-Ungheria.

Per ciò che riguarda le cose di Turchia una perfetta armonia di vedute esisteva già tra Roma, Vienna e le altre potenze. Il programma che tutte hanno accettato è di mantenere verso il nuovo regime in Turchia un'attitudine di benevola attesa, nella speranza che questo regime si consolidi e sia un elemento di pace in Europa.

* *

Il Re di Spagna, arrivato ieri a Parigi, ebbe un colloquio col ministro degli esteri francese, Pichon, relativo agli affari del Marocco.

Secondo il *Temps*, il Re avrebbe approvato pienamente le dichiarazioni del ministro.

Il giornale suddetto conferma che la Nota franco-spagnuola pone in evidenza gl'interessi generali delle potenze e riserva le questioni particolari. Essa propone come condizioni per il riconoscimento di Mulay Hafid: 1° il rispetto dell'Atto di Algesiras; il rispetto di tutti i trattati internazionali e gl'impegni specialmente finanziari; un'equa determinazione della situazione di Abd-el-Aziz; 4° il rimborso delle spese sostenute per i disordini nei porti e per le conseguenti misure d'ordine.

Mandano da Parigi che una nota ufficiosa dichiara che nessuna comunicazione fu fatta ai giornali dal Ministero degli esteri intorno al contenuto della futura Nota franco-spagnuola. Il testo di questa Nota fu sottoposto al Governo spagnuolo, ma la risposta non è ancora pervenuta a Parigi sino a ieri sera.

LE GRANDI MANOVRE COMBINATE

S. M. il Re l'altra mattina, alle 8, giungeva al *bric* del Forno, sul campo delle manovre terrestri, seguito dai generali Brusati e Trombi e da S. E. il ministro della marina, Mirabello, nonchè dai membri della Commissione d'inchiesta e dai generali Pedotti, Pollio, Aliprindi e Lamberti.

S. M. il Re, appena giunto al *bric* del Forno, pregò il generale Viganò di metterlo al corrente della situazione e poi per ben cinque ore rimase sul posto, interessandosi vivamente di ogni più piccolo particolare di manovra, mostrandosi edotto così delle norme che regolano l'impiego tattico delle truppe come dei principî della grande guerra.

S. M. dall'alto del *bric* del Forno si mostrava lieta di assistere all'interessante svolgimento delle operazioni terrestri, mentre nell'ampia rade di Vado le forze navali riunite in perfetto ordine presentavano uno spettacolo imponente di forza.

Giovedì, dopo la manovra, mentre durava la visita di S. M. il Re alla città di Savona, il primo aiutante di campo di S. M. generale Brusati, chiese ale era la dislocazione degli accampamenti delle truppe.

Rispondeva direttamente il generale Viganò, presente al ricevimento al Municipio, informando che il partito B (nazionale) si trovava con la brigata Ivrea nei pressi del Colle di San Giacomo, la brigata Liguria tra Monte Alto e Rocca dei Corvi, una batteria tra Monte Alto e Casa Gatto e un battaglione del 129° a Colle Termine.

S. M. iermattina, alle ore 4, partiva da Vado per Savona-Altare, si recava in automobile a Mallare, donde a cavallo col suo seguito rimontava a Colle San Giacomo e si recava a visitare tutti gli accampamenti percorrendo durante sei ore il lungo cammino fino a Colle San Giacomo, al *bric* Fraboe, al Colle di Craverenza, alle trincere di Frabosa, alla Rocca dei Corvi, al Colle Termine ed al Monte Baraccone.

S. M. si soffermava ovunque a prendere informazioni e notizie sulla vita del campo; sovente si rivolgeva agli stessi soldati ed aveva per tutti una parola affettuosa e benevola.

L'entusiasmo suscitato nella truppa fu tale che a un certo punto scoppiò in un fragoroso, formidabile applauso per parte del 4° reggimento.

Quindi S. M. discese ad Altare, per prendere la via del ritorno. Erano le ore 12.

Nel pomeriggio S. M. il Re, col suo seguito, si recava da Vado per Spotorno a Borghi, per visitare gli accampamenti dei corpi e reparti del partito rosso.

La visita durò circa due ore; prima di ritornare a Vado, S. M. espresse la sua soddisfazione per l'ordine e la regolarità degli accampamenti.

***

La giornata di giovedì fu fortunata per il partito azzurro (nazionale), contro il quale vennero ad infrangersi i ripetuti sforzi del partito invasore.

Per spiegare siffatto andamento delle operazioni, occorre tenere presenti non solo le condizioni reciproche delle forze dei partiti e l'appoggio delle opere di fortificazione del partito nazionale, ma altresì le speciali condizioni di questi terreni di manovra.

Chi dal mare rimonti alle alture fino alla cresta alpina, distante dieci o dodici chilometri dalla costa, incontra posizioni formidabili da conquistare e difficoltà di terreno sovente insuperabili, benchè le altitudini massime raggiungano appena i mille metri.

Tuttavia i fianchi dei numerosi contrafforti che scendono al mare sono ripidi, aspri, boschivi, a dossi tondeggianti ed agevolano la difesa ed accrescono il valore delle posizioni.

Per tre giorni e due notti l'invasore tentò invano di giungere alla cresta.

Dopo lo scacco subito dall'ottava divisione al Pian dei Corvi ed alla Cascina Gatto (Rocca dei Corvi), il comandante del partito rosso giovedì all'alba ordinò la raccolta delle forze sulla posizione retrostante, concentrato all'altezza di Borchi, per agire con un poderoso sforzo secondo gli eventi.

Il partito azzurro, che all'alba aveva mantenuta invariata la situazione della sera del 2, spostò subito il 129° reggimento verso il Colle San Giacomo, rimanendo così con la brigata Ivrea (101 e 105 di milizia mobile) e tre batterie verso il Pian dei Corvi e con la brigata Liguria (114 e 129 di milizia mobile) con tre batterie sul Colle San Giacomo a Rocca de' Corvi, ove si trovavano il battaglione bersaglieri di milizia mobile e due compagnie del 50° fanteria.

La giornata si annunziava interessante e favorita da uno splendido sole.

Come al solito, sull'albeggiare, il generale Viganò si trovava sul terreno di manovra, salendo a piedi al *bric* del forno ove si stabilì la direzione durante tutta la giornata.

Alle 5.30 l'azione si accese con rinnovata vivacità; le artiglierie tuonavano da entrambe le parti, dirette quelle dell'invasore (batterie mobili e d'assedio) contro Rocca dei Corvi e Casa Gatto, quelle del partito nazionale contro la fanteria nemica in movimento per raggiungere le posizioni stabilite dal rispettivo comandante del partito.

Specialmente interessante è stata la fazione avvenuta fra il 75° fanteria (brigata Napoli) e il 114° reggimento di milizia mobile, appoggiato da numerose forze azzurre sopravvenienti, in base allo spostamento già accennato. Il 75°, sopraffatto dalla schiacciante superiorità del nemico, dovette ritirarsi.

I movimenti di raccolta delle forze avversarie, in tempo segnalati dalle truppe esploranti e in parte facilmente visibili dall'alto delle posizioni, indussero il partito nazionale nella giusta persuasione che l'avversario avrebbe portato il suo sforzo principale contro le posizioni di Rocca dei Corvi e di Colle San Giacomo.

Il generale Crema comandante il partito ordinò allora (alle ore 10 1|2), lo spostamento delle forze della brigata Ivrea verso San Giacomo e Rocca dei Corvi, mentre tutte le artiglierie dell'invasore (sei batterie più due da assedio, che con meravigliosa manovra furono portate dalla costa sui monti dai nostri artiglieri), battevano le posizioni di Casa Gatto, Colle San Giacomo e Rocca dei Corvi.

Il 1° reggimento bersaglieri, che fino dalle prime ore del mattino occupava il *bric* Berba con un battaglione avanzato sul *bric* del Forno, quando ancora la brigata Regina, proveniente da Sant'Elena non era a portata di entrare in azione, si lasciò trascinare al combattimento e, nonostante la sua rapida e brillante avanzata, fu costretto a ripiegare ai piedi delle ripide falde di Rocca dei Corvi.

Alle ore 13 la brigata Regina puntava coi suoi reparti dal *bric* Berna sul *bric* del Forno, quando il direttore delle operazioni terrestri ordinò la sospensione della manovra fino alle ore 17 di ieri.

*** In vista della grande ed intrinseca potenza della posizione sulla cresta alpina tra Monte Alto e Pian dei Corvi contro gli attacchi provenienti dal sud, il direttore delle manovre, generale Viganò, ravvisò la necessità di modificare temporaneamente la proporzione delle forze dei due partiti in modo che il partito attaccante potesse raggiungere la cresta ed iniziare le operazioni di assedio. Così sarà possibile sviluppare tali interessanti operazioni.

La modificazione stabilita dal generale Viganò è contenuta nella seguente comunicazione fatta oggi al comandante del partito *B*.

La situazione odierna della guerra che si combatte in Piemonte induce il comandante dell'armata del partito *B* (azzurro), la quale opera nelle langhe, a ritenere che numerose forze nemiche possano essere presto dirette da Cuneo su Ceva.

Non potendo provvedere altrimenti per una conveniente occupazione di Ceva, di cui preme conservare il possesso, il suddetto comandante di armata è indotto a far arrivare sollecitamente in quel luogo parte delle truppe poste a difesa dell'Alto Tanaro e parte di quelle operanti attorno allo sbarramento di Altare.

Lo stesso comandante d'armata, visto l'esito favorevole del combattimento avvenuto in questi giorni alla cresta del Monte Alto e di Pian dei Corvi e tenuto conto della virtù di resistenza delle fortificazioni di Altare, ritiene che questa diminuzione di forza della divisione di milizia mobile, che è imposta dalle circostanze attuali della guerra e che potrebbe anche essere temporanea, non possa seriamente compromettere la situazione attorno ad Altare.

Al generale Crema venne quindi ordinato con telegramma che egli ricevette ieri alle 15 di inviare subito una delle brigate della divisione di milizia mobile a Montezemolo.

***

Le forze navali del Mediterraneo si concentreranno domani a Spezia, alle ore 17.

La corazzata *Vittorio Emanuele*, con a bordo S. M. il Re ed il ministro della marina, le precederà di qualche ora.

NOTIZIE VARIE

ITALIA.

S. E. Tittoni all'estero. — Telegrammi da Salisburgo recano che ieri, alle ore 13, i due ministri degli esteri d'Italia e d'Austria-Ungheria, fecero colazione nel *restaurant* dell'*Hôtel* con la signora Tittoni, il figlio dell'on. Tittoni, il marchese Carignani e il barone Gagern.

I ministri alle due lasciarono il *restaurant*, e salirono all'appartamento di Aehrenthal, ove tennero conferenza.

La conferenza durò quasi tre ore. I due ministri poscia fecero una passeggiata in vettura per visitare la città.

Al ritorno dalla passeggiata in vettura, che è stata disturbata dalla pioggia, il ministro Tittoni ricevette i rappresentanti della stampa.

Il ministro Tittoni disse loro che la nota pubblicata sull'intervista di Salisburgo riassume nel modo più esatto e più chiaro lo scambio di vedute fra i due ministri e dichiarò di non aver altro da aggiungere.

S. E. Tittoni rilevò l'accoglienza cordiale ricevuta dal suo collega Aehrenthal, e ringraziò per i commenti ispirati a simpatia verso di lui che la stampa austriaca ed ungherese ha pubblicato in occasione della odierna intervista.

Iersera i due ministri pranzarono insieme negli appartamenti del barone di Aehrenthal.

*** Il ministro Tittoni partì nel pomeriggio in automobile per l'Italia. Il tempo era pessimo: pioveva dirottamente.

Nella diplomazia. — Un telegramma della *Stefani* da Costantinopoli reca: « Si assicura che Fid Pascià, ex ministro delle « Fondazioni Pie » sarà nominato ambasciatore a Roma ».

Il Congresso degli agricoltori italiani. — Ieri esauriti i temi posti all'ordine del giorno, il Congresso nazionale degli agricoltori italiani tenne in questi giorni le sue riunioni a Rimini udì una relazione del prof. Torricelli, professore d'idraulica nella scuola d'applicazione degli ingegneri di Bologna, sul tema: « Le opere di sistemazione montana recentemente eseguite nelle provincie di Bologna e Forlì ».

Poscia il comm. Pasqui, dichiarando chiuse le discussioni, a nome di S. E. il ministro dell'agricoltura, assicurò che avrebbe segnalato anche agli on. ministri dei lavori pubblici e delle finanze la singolare importanza di questo Congresso per il grande numero di intervenuti ed il costante loro concorso alle sedute, per i temi svolti, per le elevate discussioni seguite e per le interessanti campagne visitate.

Il comm. Pasqui terminò ringraziando Rimini per la larga ospitalità concessa al Congresso.

Circa cento congressisti si recarono nel pomeriggio alle colline di Covignano e Vergiano per visitar la vigna e le cantine degli eredi Bellisardi e Gaddini.

Il primo Congresso degli italiani all'estero. — La presidenza dell'Istituto coloniale comunica che i signori relatori al primo Congresso degli italiani all'estero sono stati pregati di presentare per il 25 settembre alla presidenza del Congresso le loro relazioni per poterle far conoscere ai commissari; e che il 5 ottobre e giorni successivi saranno convocate in Roma le varie Commissioni del Congresso, le quali dovranno prendere in esame le dette relazioni ed approvarne le proposte.

Il Congresso internazionale di filosofia. — A Heidelberg ha chiuso i suoi lavori il terzo Congresso di filosofia, proclamando Bologna come sede del prossimo Congresso nel 1912.

Italiani all'estero. — Il console generale d'Italia ad Anversa, ieri, ha offerto un pranzo in onore degli ufficiali dell'incrociatore italiano *Etna*.

Vi presero parte il ministro d'Italia conte Bonin Longare, il governatore della Provincia, il borgomastro e parecchie autorità civili e militari.

Il generale Mascart fece un brindisi al Re e alla Regina di Italia. Il ministro d'Italia bevve alla salute del Re del Belgio.

Ebbe luogo pure una bicchierata in onore dei marinai dell'*Etna*, offerta dai soldati belgi. Marinai e soldati fraternizzarono fra loro.

Movimento commerciale. — Il 3 corr. a Genova furono caricati 910 carri, di cui 346 di carbone pel commercio e 82 per l'Amministrazione ferroviaria; a Venezia 355, di cui 56 di carbone pel commercio e 41 per l'Amministrazione ferroviaria; a Savona 142, di cui 54 di carbone pel commercio e 29 per l'Amministrazione ferroviaria; a Livorno 198, di cui 62 di carbone pel commercio e 42 per l'Amministrazione ferroviaria e a Spezia 10), di cui 62 di carbone pel commercio e 34 per l'Amministrazione ferroviaria.

Marina militare. — La R. nave *Etruria* è giunta a Buenos Aires. — La *Staffetta* è partita da Zanzibar per Mombasa.

Marina mercantile. — Da Tangeri ha tran- [illegible]

della Veloce, è partito da Buenos Aires per Genova. — Il *Città di Milano*, della stessa Società, ha proseguito da Barcellona per l'America centrale.

ESTERO.

Le ferrovie indiane. — Da una statistica pubblicata dall'*India Office* risulta che in quella parte dell'Impero esistevano alla fine del mese di marzo 1908 non meno di 30,206 miglia di ferrovia in esercizio e 2516 miglia di ferrovia in costruzione.

Il capitale impiegato in tali linee ammontava a 265,621,000 sterline.

Il reddito lordo fu durante il 1907 di sterline 31,512,466, ossia sterline 2,100,932 più dell'anno scorso.

Il guadagno netto realizzato durante l'annata è di 15,320,866 sterline la qual somma rappresenta un aumento di 581,866 sterline sulla corrispondente cifra dell'anno precedente.

Il capitale impiegato ha dato così un reddito netto del 5.83 per cento.

Le ferrovie indiane trasportarono durante l'annata 306,890,000 passeggieri, con un aumento di 31 milioni.

Le merci trasportate dalle ferrovie ammontano a 33,710,000 tonnellate e diedero un prodotto di sterline 12,769,866.

Il guadagno netto dello Stato, sulle ferrovie di sua proprietà, fu di sterline 2,551,932.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

MARIENBAD, 4. — Re Edoardo, ossequiato alla stazione dallo ambasciatore britannico a Vienna, Goschen, dalle autorità e dalle notabilità, è partito per l'Inghilterra.

Il Re ha promesso di tornare l'anno prossimo.

SAN SEBASTIANO, 4. — I Sovrani di Spagna sono giunti, ricevuti dalla Regina Madre e dalle autorità.

KARLSBAD, 4. — Il presidente del Consiglio francese, Clémenceau, è partito nel pomeriggio per Parigi.

PIETROBURGO, 4. — In occasione dell'ottantesimo genetliaco di Tolstoi, il Santo Sinodo pubblica un appello ai fedeli, invitandoli ad astenersi da ogni onoranza, poichè Tolstoi, malgrado i suoi grandi meriti letterari, è un apostata.

TOKIO, 4. — Telegrammi da Niidjata, provincia di Tohigo, annunziano che un incendio ha distrutto ieri quattromila case.

Migliaia di persone sono senza ricovero.

LONDRA, 4. — Lo *Standard* ha da Tangeri: Sono pervenuti nuovi dettagli sulla battaglia che ha avuto luogo nelle vicinanze di Marrakesch tra i partigiani di Mulay Hafid e quelli di Abd-el-Aziz.

Questi dettagli confermano la sconfitta degli afidiani. Sembra che una colonna di truppe di Mulay Hafid composta di 6000 uomini che aveva lasciato Marrakesch per combattere M' Tugui sia stata sconfitta completamente dai suoi avversari ed abbia avuto 500 morti, 1000 feriti e 300 cavalli morti.

Le truppe afidiane sono tornate a Marrakesch completamente demoralizzate.

Il loro comandante ha inviato a Mulay Hafid, a Fez, una richiesta urgente di rinforzi.

Questo stesso dispaccio segnala altri fatti già noti, che cioè El Glaui è stato ucciso dalle sue truppe e che le truppe del suo luogotenente si sono disperse raggiungendo i loro paesi.

TANGERI, 4. — Secondo lettere di indigeni ed europei da Marrakesch, in data del 27 agosto, la mahalla di M' Tugui è stata distrutta a Mtif a venti miglia da Marrakesch, dai caid Glaui e Si Aissa [illegible]

diano, è ripartito lasciando suo fratello alla testa della mahalla.

BUCAREST, 4. — Il *Giornale ufficiale* pubblica il seguente bollettino sulle condizioni di salute del Re Carlo, firmato dal professore Noorde-Theodori, medico del Re:

« Il Re soffrì nell'ultima settimana di catarro di stomaco con irritabilità esagerata di questo organo, che provoca fenomeni nevralgici.

« Non si manifestarono segni di lesioni più profonde allo stomaco nè segni di erosione della mucosa, contrariamente a quanto si costatò due anni fa.

« Gli esami coi raggi Roentgen provarono con certezza l'assenza di alterazione maligna dello stomaco e delle parti interne del corpo.

« Il cuore è assolutamente normale. Il Re è un po' stanco in seguito agli esami subiti e riposerà in letto per qualche giorno.

« Si può affermare con certezza che il Re riacquisterà rapidamente le forze e che non si ha alcun motivo di preoccupazione per l'avvenire ».

SAN SEBASTIANO, 5. — Il presidente del Consiglio, Maura, ha presentato al Re Alfonso XIII la nota franco-spagnuola relativa al Marocco ed ha avuto una lunga conferenza col ministro degli esteri, Allende Salazar, e col ministro di Spagna a Tangeri, Merry del Val.

CARLSBAD, 5. — Il ministro degli esteri serbo, Milonanovich, si è recato a visitare il ministro degli esteri russo, Isvolski, col quale ha avuto una lunga conferenza.

SALISBURGO, 5. — Il barone di Aehrenthal si è recato stamane, alle ore otto, a Berchtesgaden a visitarvi il segretario di Stato tedesco, von Schoen. Ritornerà a Salisburgo alle due pomeridiane.

PRAGA, 5. — Il III Congresso internazionale delle Camere di commercio è stato oggi aperto solennemente dall'arciduca Carlo a nome dell'Imperatore, presenti i rappresentanti delle Camere di commercio e delle Associazioni industriali e commerciali di tutta l'Europa ed anche dell'America.

BRUXELLES, 5. — Il Senato ha chiuso la discussione generale del progetto per il passaggio del Congo al Belgio e ne ha approvato il 1° articolo.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del R. Osservatorio del Collegio Romano

4 settembre 1908

Il barometro è ridotto allo zero	0°
L'altezza della stazione è di metri	50.60.
Barometro a mezzodì	759 39.
Umidità relativa a mezzodì	52.
Vento a mezzodì	SW.
Stato del cielo a mezzodì	3/4 nuvolo
Termometro centigrado	massimo 27.2.
	minimo 16.1.
Pioggia in 24 ore	—

4 settembre 1908.

In Europa: pressione massima di 767 sulla penisola Balcanica, minima di 746 sulla Russia centrale.

In Italia nelle 24 ore: barometro ovunque salito, fino a 6 mm. sulle Puglie; temperatura irregolarmente variata.

Barometro: livellato intorno a 764.

Probabilità: venti deboli vari; cielo generalmente sereno.

BOLLETTINO METEORICO

dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 4 settembre 1908.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente	
			Massima	Minima
			nelle 24 ore	
Porto Maurizio ...	sereno	calmo	25 0	17 2
Genova..........	1/4 coperto	calmo	23 9	19 7
Spezia..........	sereno	mosso	23 4	15 0
Cuneo...........	sereno	—	23 8	13 6
Torino..........	sereno	—	23 0	12 9
Alessandria......	sereno	—	25 3	11 1
Novara..........	sereno	—	27 4	17 4
Domodossola	sereno	—	24 4	19 5
Pavia...........	sereno	—	26 3	10 0
Milano..........	sereno	—	28 0	13 6
Como...........	—	—	—	—
Sondrio.........	sereno	—	22 8	11 0
Bergamo........	sereno	—	22 4	13 7
Brescia.........	sereno	—	23 6	14 4
Cremona........	sereno	—	24 5	13 4
Mantova........	sereno	—	26 5	16 1
Verona.........	sereno	—	25 2	13 8
Belluno........	1/4 coperto	—	23 1	12 5
Udine..........	1/2 coperto	—	22 5	12 0
Treviso.........	sereno	—	26 0	14 5
Venezia.........	1/4 coperto	legg. mosso	23 6	15 2
Padova.........	sereno	—	23 2	12 6
Rovigo.........	sereno	—	25 3	13 1
Piacenza........	sereno	—	24 1	11 8
Parma..........	sereno	—	25 7	15 3
Reggio Emilia....	sereno	—	24 6	14 6
Modena.........	sereno	—	21 6	14 8
Ferrara.........	sereno	—	24 4	14 1
Bologna........	sereno	—	24 6	16 5
Ravenna........	sereno	—	23 9	13 6
Forlì...........	sereno	—	24 6	15 1
Pesaro.........	sereno	calmo	22 8	14 1
Ancona.........	sereno	calmo	25 0	15 0
Urbino.........	sereno	—	21 1	14 9
Macerata........	sereno	—	23 9	16 3
Ascoli Piceno	sereno	—	27 0	16 0
Perugia.........	sereno	—	24 6	15 4
Camerino.......	sereno	—	23 0	13 0
Lucca..........	sereno	—	25 4	12 2
Pisa...........	sereno	—	26 9	11 2
Livorno.........	sereno	calmo	24 4	15 5
Firenze.........	sereno	—	27 3	13 6
Arezzo.........	sereno	—	26 0	13 6
Siena..........	1/4 coperto	—	23 1	15 0
Grosseto.......	sereno	—	27 5	12 8
Roma..........	sereno	—	26 8	16 1
Teramo........	sereno	—	26 2	15 5
Chieti.........	sereno	—	23 6	17 0
Aquila.........	sereno	—	25 1	11 8
Agnone........	sereno	—	24 4	12 7
Foggia.........	sereno	—	27 4	20 0
Bari...........	1/4 coperto	calmo	25 0	17 4
Lecce..........	sereno	—	27 0	18 8
Caserta........	sereno	—	29 0	15 3
Napoli.........	sereno	calmo	25 0	19 2
Benevento......	1/4 coperto	—	29 4	14 3
Avellino........	sereno	—	21 7	10 5
Caggiano.......	sereno	—	26 2	15 2
Potenza........	sereno	—	21 8	14 1
Cosenza........	sereno	—	28 9	15 5
Tiriolo.........	sereno	—	20 2	14 0
Reggio Calabria..	sereno	calmo	26 0	20 0
Trapani........	sereno	calmo	27 1	22 0
Palermo........	sereno	calmo	27 6	17 0
Porto Empedocle..	sereno	calmo	25 5	21 5
Caltanissetta.....	sereno	—	26 8	19 2
Messina........	sereno	calmo	27 2	20 2
Catania........	sereno	calmo	28 7	19 3
Siracusa........	sereno	legg. mosso	28 0	22 4
Cagliari........	sereno	calmo	26 0	13 0
Sassari.........	sereno	—	21 5	15 0

Direttore G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. RAFFAELE TUMINO, *gerente responsabile.*